

KIEROWNICĄ

Nr 17 (60)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY Warszawa, dnia 1 — 15 września 1951 r. Cena 0.75 gr

CELUJĄCE WYNIKI W JESIENNEJ INSPEKCJI — TO ZAPEWNIENIE NASZEJ SŁUŻBY, ŻE NIE POWTÓRZY SIĘ WIĘCEJ WRZESIEŃ 1939 ROKU

OSIĄGNĄĆ CELUJĄCE OCENY W JESIENNEJ INSPEKCJI -TO NASZE ZADANIE

Każdą chwilę wykorzystać maksymalnie dla przygotowania się do nadchodzącej inspekcji jesiennej — polecił Szef Służby Samochodowej MON. Inspekcja bowiem będzie to szczegółowa kontrola naszego poziomu wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego nabytego zarówno w okresie letnich ćwiczeń, jak i w ciągu całego roku wyszkoleniowego. Nadchodząca inspekcja będzie skrupulatnym sprawdzeniem wszystkich dziedzin naszej pracy i żołnierskiego życia.

Tak właśnie zrozumiał to zagadnienie aktyw ZMPowski w jednostce oficera Chomicza, skoro wezwał cały skład osobowy — kierowców i mechaników do 100% przygotowania parku samochodowego i uzupełnienia wiadomości z wyszkolenia politycznego. Również w jednostce, gdzie z-cą do spraw politycznych jest ofic. Bobula, żołnierze usuwają, dzięki wezwaniu członka Partii sierż. Tyki, spostrzeżone braki: ulepszono punkt mycia samochodów, usprawniono pracę Punktu Kontrolno-Technicznego, a żołnierze kierowcy przerabiają z zapałem zasady współpracy z bronią, w której powierzone im zostały samochody. W N-tym batalionie samochodowym cały skład jednostki postanowił, na apel przewodniczącego koła ZMP, st. sierż. Piotrowiaka, przygotować się należycie do egzaminów z wyszkolenia politycznego ze szczególnym zapoznaniem się z zagadnieniami motoryzacji w Planie 6-letnim. Jeszcze w innej jednostce — jak donoszą nasi korespondenci kpr. Wąsik i Czelkowski — przystąpili żołnierze do odnawiania garaży, uporządkowania rejonu zakwaterowania, a jednocześnie zwrócili uwagę, aby każdy z nich miał schludny wygląd i odznaczał się wzorową postawą żołnierską.

Podchwycone w ten sposób polecenie Szefa naszej Służby przez ZMP-owski aktyw młodzieżowy znalazło szeroki oddźwięk wśród kierowców i specjalistów samochodowych WP. Walka o uzyskanie jak najlepszych wyników w Jesiennej Inspekcji została rozpoczęta. Prowadzą ją wzorowi kierowcy — przodownicy wyszkolenia poszczególnych OW. Nazwiska kpr. Grabczaka, Proczka, plut. Kuźniara, st. szer. Wójtowicza i Lorenca stają się przykładem dla ogółu żołnierzy. Bodźcem do uzyskania celującej oceny w jesiennej inspekcji jest dla naszych żołnierzy pragnienie wypełnienia swych obowiązków wobec Ludowej Ojczyzny, pragnienie przyczynienia się do ugruntowania siły i bojowości naszego wojska.

Wiedzą bowiem żołnierze, że dziś wojsko stoi na straży interesów ludu pracującego — ich ojców, braci i sióstr. Wiedzą, że walczyć o pokój może tylko ten, którego siła potrafi powstrzymać zbrodnicze plany anglo-amerykańskich zbrodniarzy wojennych. Taką siłą jest dziś, wzmagający swą potęgę z dnia na dzień, Obóz Pokoju z niezwyciężonym Związkiem Radzieckim na czele. Taka siła potrafi dać nam pewność, że już nigdy nie powtórzy się tragiczny wrzesień 1939 r., a spadkobiercom Hitlera na zawsze zostanie wytrącona broń z ręki.



Przykładem dla wielu żołnierzy służby samochodowej może być szer. Hołowina, który już od dawna wykazuje poważne oszczędności paliwa i ogumienia. W okresie jesiennym postanowił on nadal utrzymać przodownictwo na tych odcinkach, oraz wzmóc troskliwą opiekę nad swoim GAZ-em 67. Jesteśmy pewni, że inspekcja jesienna należycie oceni wysiłki szer. Hołowina, który oszczędnością w materiałach pędnych i ogumieniu, oraz dbałością o powierzony sprzęt przyczynia się do wykonania Planu 6-letniego.

KIEROWCY OTRZYMUJĄ POCHWAŁĘ za wyniki w strzelaniu

Dobry kierowca wojskowy nie tylko dobrze zna samochód, dobrze go prowadzi i starannie obsługuje. Kierowca wojskowy oprócz tych zalet zna taktykę broni, w której służy, umie zachować się we wszystkich sytuacjach bojowych, umie pomóc swoim kolegom: saperom, artylerzystom, łącznościowcom, lotnikom i żołnierzom innych broni. Dobry kierowca umie obchodzić się z przydzieloną mu bronią, umie ją właściwie użyć, a w razie potrzeby obronić swój pojazd.

Cechy te charakteryzują żołnierzy-kierowców plutonu ofic. Pudełko. Na odbytych ćwiczeniach w strzelaniu wykazali oni, że są nietylko wzorowymi kierowcami, lecz jednocześnie dobrymi strzelcami. Wyniki osiągnięte w strzelaniu Nr 1 z kb przez pluton ofic. Pudełko, są dowodem starannego przygotowania do ćwiczeń. Wiele pracy w sumienne przygotowanie strzeleckie włożyła organizacja ZMP-owska.

Dowództwo za bardzo dobre wyniki osiągnięte w strzelaniu udzieliło pochwał wyróżniającym się kierowcom. Oto ich nazwiska: sierż. Dźwig, strz. Biały, strz. Kajdas, strz. Skwara, strz. Bogusławski.

Możemy być pewni, że żołnierze służby samochodowej tej jednostki, wypełniając dobrze każde postawione przed nimi zadanie, uzyskają równie dobre oceny w inspekcji jesiennej.

kpt. Fopp Tadeusz

Bierzmy z nich przykład



Kpr. Wiśniewski i Literski, synowie robotników — to wzorowi żołnierze. Od chwili wstąpienia do Odrodzonego Wojska Polskiego sumiennie i wzorowo wykonują swoje obowiązki. W nagrodę skierowani zostali na kurs podoficerów służby samochodowej, który ukończyli z wynikiem bardzo dobrym. W czasie pobytu na kursie, jako przodownicy ZMP owcy, pracowali społecznie, wyróżniając się szczególnie w pomocy słabszym kolegom. Obecnie powierzone zostały im odpowiedzialne stanowiska dyspozytorów Jednostki.

— „W okresie jesiennej inspekcji — mówią oni — wytężymy wszystkie siły i udowodnimy, że dobrze spełniamy nasze nowe, zaszczytne zadania".

ŻOŁNIERZE ZWIEDZAJĄ FABRYKĘ STAR-ów

Na zaproszenie Załogi Starachowickich Zakładów Samochodowych i w odpowiedzi na apel kpr.-rez. Lecha zamieszczony w „ZK" — przybyła do Starachowic grupa przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego naszej jednostki celem zapoznania się z taśmową produkcją samochodów STAR.

Po powitaniu udaliśmy się pod kierownictwem przodowników pracy na zwiedzanie Starachowickiego Kombinatu Samochodowego.

Przy oglądaniu poszczególnych objektów fabryki otrzymaliśmy od robotników, techników i inżynierów szczegółowe objaśnienia. W ten sposób wszystko dla zwiedzających żołnierzy stało się w pełni zrozumiałe i pogłębiło zdobytą wiedzę o samochodzie.

W jednej z hal na taśmie montażowej spotykamy kpr.-rez. Lecha Piotra, który jako przodownik pracy jest brygadzistą. Kpr. Klimczyk — przodownik wyszkolenia, korespondent naszego pisma pokazuje mu numer „Za Kierownicą", w którym zamieszczony został apel Lecha i jego fotografia. Sprawiło to ob. Lechowi i jego współtowarzyszom prawdziwe zadowolenie.

W Starachowickich Zakładach powstaje z tysięcy części nowy samochód. Nic też dziwnego, że żołnierze podziwiali tempo pracy tutejszych ludzi. Widzieli przodownicy naszej służby kpr. Iwaszek, Proczek, Nowak, Falkiewicz, Frontczyk, Fiedoruk, Fraś i inni, jak twórcy starachowickiej taśmy przeszli na nowy, wyższy etap pracy przemysłu samochodowego w Polsce.

chor. Ciesiołkiewicz.

Wzorowi kierowcy — przodownikami wyszkolenia



Intensywne szkolenie pomaga kierowcom w ich pracy. Na zdjęciu: kierowcy i mechanicy N-tej jednostki omawiają zasady działania nowej skrzynki przekładniowej radzieckiego samochodu osobowego Gaz M-20 „Pobieda".

SZEF SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ MON

My, uczestnicy Zlotu wzorowych kierowców, mechaników i racjonalizatorów Służby Samochodowej w Krakowie, obradując nad formami umasowienia przodownictwa i racjonalizatorstwa oraz zwiększenia oszczędności MPS, zapewniamy Obywatela Generała, że dołożymy wszelkich sił i starań, aby w wyniku naszej pracy podnieść wyżej poziom wyszkolenia technicznego i politycznego, wzmacniając w ten sposób jeszcze bardziej gotowość bojową naszych jednostek, stojących na straży Pokoju i Niepodległości Ludowej Ojczyzny.

Kraków, dn. 25.08.51. UCZESTNICY ZLOTU

×

Stale napływają listy i meldunki od przodowników naszej służby — wzorowych kierowców i racjonalizatorów, obradujących nad dalszym usprawnieniem swej pracy. Cechuje je wysoka troska o powierzony im sprzęt, cechuje odpowiedzialność za postawione przed służbą samochodową zadania. Zbliżający się szybko okres jesiennej inspekcji jeszcze bardziej uaktywnił naszych przodowników — członków Partii i ZMP, którzy zapewniają nas, że osiągnięcie sukcesów w czasie inspekcji przez całą jednostkę jest ich najbliższym zadaniem.

(patrz list na str. 3)

gen. bryg. A. Matwijewski

OSIĄGNĄĆ CELUJĄCE WYNIKI



Wysoka sprawność techniczna jest nieodzownym warunkiem przygotowania samochodu do inspekcji jesiennej. Na zdjęciu: szer. Jaworski Michał, szer. Wójcicki Jan, oraz szer. Sójka Alfred dokonują przeglądu Skody 1101.

Stoimy obecnie u progu jednego z odpowiedzialnych okresów naszego życia wojskowego — zbliża się chwila ukończenia szkolenia na obozach letnich i podsumowania osiągniętych wyników.

Wyniki szkolenia letniego są jednakże nie tylko wskaźnikiem osiągnięć uzyskanych na obozie letnim, lecz także osiągnięć całego roku szkolnego, gdyż obrazują wyszkolenie tak pojedyńczego żołnierza, jak pododdziału i jednostki w całości oraz ujawniają ich zgranie i przygotowanie bojowe.

Każdy szeregowiec, podoficer i oficer stając do inspekcji powinien pamiętać, że niedostateczne wskaźniki pojedyńczych żołnierzy wpływają na ocenę całego pododdziału i jednostki. Dlatego też punktem honoru każdego żołnierza powinno być otrzymanie celującej oceny w zbliżającej się inspekcji jesiennej.

Na obozie letnim pododdziały uczono działań w warunkach zbliżonych do bojowych. Odbywały się marsze, ostre strzelania i inne zajęcia często we współdziałaniu z różnymi rodzajami broni. Współdziałanie to przeszli żołnierze praktycznie i przekonali się, że dzięki prawidłowemu wykorzystaniu techniki, ścisłej współpracy różnych rodzajów broni, zrozumieniu swego zadania i zadania sąsiada można osiągnąć zwycięstwo w walce.

Podczas praktycznego wykorzystania broni i techniki tj. w czasie strzelania, marszów i innych ćwiczeń żołnierze i podoficerowie mogli się przekonać o potędze swej broni, sprawności i wysokiej klasie pojazdów mechanicznych.

Warunki utrzymania pojazdów mechanicznych w obozach letnich i częste używanie ich do ćwiczeń nauczyły kierowców obsługiwać i przechowywać tabor samochodowy w warunkach zbliżonych do bojowych.

Jednocześnie poziom polityczny całego składu osobowego służby samochodowej wybitnie wzrósł.

W okresie letnim szeregowcy, podoficerowie i oficerowie wykonali olbrzymią pracę i obecnie powinni złożyć z tego egzamin, pokazać swe osiągnięcia w szkoleniu oraz ujawnić błędy i niedociągnięcia, aby uniknąć ich na przyszłość i tym samym podnieść szkolenie na jeszcze wyższy poziom.

Niektóre przodujące pododdziały i jednostki już obecnie przygotowują się do inspekcji. Członkowie PZPR i ZMP rozważają zagadnienia odnośnie politycznego zabezpieczenia tego zadania. Mając na celu uzyskanie bardzo dobrych wyników ze wszystkich przedmiotów objętych inspekcją, okazują wszechstronną pomoc słabszym, dając sami przykład swoją wytrwałą pracą w usuwaniu różnych niedociągnięć i usterek.

Dowódcy drużyn, plutonów i kompanii zorganizowali w czasie wolnym od pracy i służby dodatkowe zajęcia z przedmiotów słabiej opanowanych. Słabszym dodano do pomocy bardziej zaawansowanych i przodowników nauki. Specjalną uwagę zwrócono na ścisłe przestrzeganie zasad regulaminu w rozkładzie dnia, wewnętrznym życiu jednostki i w służbie. Podniesiono także dyscyplinę.



Ambicją każdej jednostki będzie w czasie jesiennej inspekcji wykazać się dobrze zorganizowanymi PKT. Na zdjęciu szer. Pawłowski sprawdza dokumenty kierowcy kpr. Gajewskiemu.

Nie powtórzy się więcej wrzesień 1939

Już 12 lat dzieli nas od tragicznych dni wrześniowych 1939, gdy pod naporem hitlerowskich czołgów, mimo bohaterstwa polskiego żołnierza, runął — jak domek z kart — sanacyjny mit o niepodległości. Dziś nie jeden z nas zadaje sobie pytanie — dlaczego tak się stało? — Dlaczego — pomimo 20-letniego bytu niepodległego — nie potrafiliśmy stawić czoła wojskom Hitlera, dlaczego ówczesne rządy wolały oddać nasz kraj w niewolę, niż bronić go w sojuszu ze Związkiem Radzieckim.

Tragedia wrześniowa 1939 r. — była logiczną konsekwencją przedwrześniowej rzeczywistości. Źródła jej leżały w słabości przegniłej, kapitalistycznej gospodarki, w nędzy szerokich mas, w zdradzieckiej antynarodowej polityce rządów sanacji, które idąc na rękę kapitalistom i obszarnikom, wolały ciemne konszachty z Hitlerem i papierkowe gwarancje zachodnich „sojuszników".

W dodatku wojsko przedwrześniowe było zorganizowane, wyszkolone i uzbrojone niedostatecznie. Nie posiadaliśmy zupełnie jednostek zmotoryzowanych i pancernych. Lotnictwo ówczesne było zaniedbane i dysponowało przestarzałymi typami samolotów. Od samego początku działań wojennych ujawniło się nieudolstwo generałów i zdrada naczelnego dowództwa, które już w pierwszych dniach września, gdy trwały jeszcze zacięte walki, zdezerterowało, przekraczając granicę rumuńską.

Natomiast żołnierz polski bił się ofiarnie. Do końca kampanii wrześniowej trwał na posterunku prosty żołnierz oraz robotnik i chłop. Gdy sanacyjni dygnitarze z walizami złota szukali schronienia w Rumunii, na czele walki stają byli więźniowie sanacyjnych obozów — członkowie KPP i lewicowi socjaliści.

Taka jest prawda pamiętnej tragedii wrześniowej. Lecz wizję nowej Polski, której przyniesie wolność Wielki Kraj robotników i chłopów, głosili w latach hitlerowskiej niewoli, ci sami ludzie, którzy zarówno przed wrześniem, jak i podczas września wykazali swą wierność interesom mas pracujących. Dlatego nadsłuchując huku dział ze wschodu polskie masy ludowe skupiły się wokół programu PPR, wokół programu budownictwa Polski Ludowej, która będzie matką — Ojczyzną dla robotnika i chłopa, a nie dla kapitalisty i faszystowskiego sprzedawczyka.

W 12 rocznicę klęski wrześniowej patrzymy nie tylko wstecz, ale i naprzód. Pomni ogromu tragedii naszego narodu z niepokojem śledzimy odbudowę hitlerowskiego Wehrmachtu w Niemczech Zach. Hitlerowscy generałowie, wypuszczani z więzień przez tej samej maści amerykańskich opiekunów, wracają do dystynkcji i do... poprzednich zajęć. To amerykański imperializm wskazał im wzorem Hitlera ten sam cel ataku: Polskę, Związek Radziecki, i inne kraje demokracji ludowej. Ten sam imperializm nasyła nam szpiegów i dywersantów, aby od wewnątrz rozsadzić nasz ustrój i zburzyć niepodległość ludowej Ojczyzny.

Ale daremnie! Próżne są wysiłki amerykańskich podpalaczy świata. Naszej niepodległości broni dziś cały naród Polski, skupiony we wspólnym Froncie Walki o Pokój i Plan 6-letni, wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Silni i czujni na wszelkie knowania wroga, śmiało i pewnie maszerujemy dziś ku lepszej przyszłości — ku Polsce Socjalistycznej. W walce tej nie jesteśmy osamotnieni. W naszym marszu widzimy przed sobą potężny Związek Radziecki, czujemy sąsiada z prawa i z lewa — milionowe siły Obozu Pokoju.



Żołnierze Służby Samochodowej — to przodujący racjonalizatorzy Ludowego Wojska. Na zdjęciu: kpr. Stępień Henryk i kan. Jędrzejczyk — omawiają zasadę działania skonstruowanego przez siebie pomysłu racjonalizatorskiego.

SPRZĘT który nigdy NIE ZAWODZI

Zaufanie, jakim darzą nasi kierowcy powierzony im sprzęt, doskonałe samochody i ciągniki produkcji radzieckiej, ma swoje głębokie uzasadnienie. Sprzęt ten bowiem powstał w kraju, gdzie klasie robotniczej Ojczyzna jest matką — w Kraju Socjalizmu. Tu robotnik, technik, czy inżynier pracuje nie dla kapitalistów — wyzyskiwaczy, tu nie istnieją rozgrywki między konkurencyjnymi fabrykami. Tylko dobro całego narodu radzieckiego i jego gospodarka były powodem, dla którego rozwinął się tak wspaniale przemysł motoryzacyjny ZSRR. Pod troskliwą opieką Partii i Rządu Radzieckiego rozbudował się w ramach Stali nowskich 5-latek radziecki przemysł budowy samochodów, ciągników i motocykli.

Jednym z fundamentów radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego jest Fabryka Samochodów imienia Józefa Stalina, której znak znany i ceniony jest na całym świecie.

W maju 1948 roku Zakłady im. Stalina rozpoczęły produkcję nowego, unowocześnionego typu samochodu ciężarowego ZIS-150. Skomplikowane przestawienie produkcji systemu taśmowego nie zatrzymało ani na chwilę pracy Zakładów. Nie pozwoliła na to ambicja radzieckich ludzi.

Ludowe Wojsko Polskie to nowoczesna w pełni zmotoryzowana armia. O jej sile bojowej stanowi m. in. wyposażona w najnowocześniejsze pojazdy Służba Samochodowa. Nasze jednostki dysponują również samochodami ZIS-150. Samochody te zyskały sobie najwyższe uznanie wśród żołnierzy naszej służby, wykazując swe wysokie zalety eksploatacyjne i konstrukcyjne. Dzięki tym zaletom, jakimi odznaczają się samochody wyprodukowane przez radzieckich robotników, techników i konstruktorów, podnosi się stale gotowość bojowa naszego Ludowego Wojska.



PIOSENKA KIEROWCY

W odpowiedzi na nasz apel o przesyłanie Redakcji tekstów i nut piosenek żołnierskich, dotyczących naszej Służby, otrzymaliśmy zamieszczony obok utwór. Jest to piosenka kierowcy p. t. „Za kierownicą". Przyjemna melodia i proste słowa powinny przypaść do gustu żołnierzom naszej Służby i — jesteśmy tego pewni — już w niedługim czasie będzie najchętniej śpiewana w jednostkach samochodowych.

Słowa do niej napisał przodujący współpracownik i korespondent naszego pisma ppor. Stefan Kubiak, muzykę skomponował Adam Lenczowski.

A więc od dziś wszyscy kierowcy i specjaliści Służby Samochodowej śpiewają piosenkę „Za Kierownicą".

Za KIEROWNICA

Muzyka: Lenczowski Adam
Słowa: Kubiak Stefan

Tempo di Marcia

Śpiew

Fortepian

Za kierow-ni-cą wojskowego auta ... Mknie naprzód ...

plan! Zdobędziemy szczyty osiągnięć ...

SPROSTOWANIE

W Nr. 15 „Za kierownicą" pod zdjęciem trybuny głównej w czasie defilady w dniu 22 lipca tekst winien brzmieć:

„Od lewej stoją: Wicepremier Hilary Minc, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski, Marszałek Związku Radzieckiego Georgij Żukow, Wicepremier Związku Radzieckiego Wiaczesław Mołotow, Prezydent RP Bolesław Bierut, Premier Józef Cyrankiewicz".

W CZASIE JESIENNEJ INSPEKCJI

Za przykładem tych przodujących jednostek powinny pójść wszystkie pozostałe. Kto nie rozpoczął jeszcze przygotowań do jesiennej inspekcji powinien natychmiast je rozpocząć. Czas pozostały do rozpoczęcia inspekcji można policzyć na palcach, a jeśli nawet inspekcja się rozpoczęła, to pracy przygotowawczej nie można zaniedbywać.

Odwrotnie, należy ją tym bardziej wzmocnić, należy uwzględnić doświadczenia z odbytych zajęć, ujawniać słabe strony przygotowania, a w wolnych chwilach usuwać braki w innych pododdziałach.

Na inspekcję nie można patrzyć, jak na jakiś egzamin mający na celu „ścięcie" sprawdzanych i dania im złych stopni. Jakie nie byłyby surowe wymagania stawiane sprawdzanym — samo sprawdzanie należy uważać przede wszystkim jako kontrolę pracy wykonanej przez cały skład osobowy jednostki od szeregowego do oficera, po drugie — jako powtórzenie i pogłębienie otrzymanej wiedzy i po trzecie — jako pomoc okazywaną ze strony sprawdzających dowództwu pododdziału i każdemu sprawdzanemu osobno. Dlatego też całej inspekcji powinien być nadany świąteczny i uroczysty charakter.

Miejsca, w których odbywa się inspekcja powinny być odpowiednio do tego przygotowane. Jeśli np. odbywa się sprawdzanie z nauki jazdy, to maszyny powinny być zawczasu przygotowane, żołnierze podzieleni na zmiany, sporządzone spisy każdej zmiany, miejsce do figurowej jazdy powinno być zawczasu urządzone itd.

Opanowanie służby parkowej należy sprawdzać w parku jednostki.

Sprawdzając wiedzę kierowcy trzeba jednocześnie sprawdzać stan techniczny jego samochodu lub traktora. Na ocenę teoretycznej odpowiedzi kierowcy i na ocenę nabytej przez niego wiedzy powinny także wpływać stan techniczny i obsługa praktyczna samochodu.

W ubiegłych latach zdarzało się, niekiedy, że kierowca dawał celujace odpowiedzi z teorii, a powierzony mu samochód był brudny, nie nasmarowany, mechanizmy i hamulce nie wyregulowane.

Rzecz jasna, że takiemu kierowcy nie można dać celującej oceny.

Podczas inspekcji należy także zwracać szczególną uwagę na schludny wygląd, czystość umundurowania, na postawę wojskową tak w szyku, jak i poza szykiem całego składu osobowego pododdziału. Niedbały wygląd żołnierzy, ślamazarność, nieprzepisowe zwracanie się do przełożonego, nieumiejętne salutowanie — wszystko to wpływa na ogólną ocenę każdego z osobna i wszystkich razem.

Praktyka dowiodła, że w tym pododdziale (plutonie, drużynie), w którym żołnierze są czysto ubrani, uprzejmi, mają dobrą postawę — dyscyplina i wyszkolenie bojowe stoją na wysokim poziomie.

Trzeba pamiętać, że każdy sprawdzający po przyjściu do plutonu lub drużyny zwraca najpierw uwagę na zewnętrzny wygląd żołnierzy, a dopiero potem, w czasie rozmowy, ocenia ich wiedzę. Dlatego też okres przygotowania i inspekcji należy wykorzystać do usunięcia wszystkich błędów i niedociągnięć w tej dziedzinie.

Pragnienie dania najlepszych odpowiedzi z teorii oraz przedstawienia w jak najlepszym stanie technicznym pojazdów mechanicznych powierzonych Wojsku przez Partię i Rząd, a także postępowanie zgodne z postanowieniami regulaminów — powinno być dążeniem każdego żołnierza Tylko energiczną i zgraną pracą całego kolektywu drużyny lub plutonu można osiągnąć wspaniałe wyniki.

Szeregowcy, podoficerowie i oficerowie służby samochodowej zawsze sumiennie i uczciwie pełnili swą służbę, wykonywując na czas powierzone im zadania. W zbliżającej się obecnie inspekcji powinni tak samo osiągnąć celujące wyniki w wyszkoleniu bojowym i politycznym, jak i w dziedzinie umiejętnej i troskliwej obsługi powierzonej im techniki samochodowej.

*



Inspekcja jesienna to nie tylko przegląd sprawności technicznej, gdyż wzorowy kierowca musi być jednocześnie przodownikiem wyszkolenia bojowego. Na zdjęciu: żołnierze oddziału oficera Borkowskiego omawiają osiągnięte wyniki w strzelaniu.

Do Redakcji „Za Kierownicą"

My, kierowcy ZMP-owcy z okazji nadchodzącej inspekcji jesiennej, która będzie sprawdzianem naszych osiągnięć w szkoleniu na obozach letnich postanawiamy:

— jeszcze bardziej podnieść i utrwalić poziom naszego wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego,

— wzmóc czujność i dyscyplinę wojskową, ściśle przestrzegać regulaminów i wiernie strzec tajemnicy służbowej,

— osiągnąć we wszystkich dziedzinach naszej służby celujące wyniki przez indywidualną i zespołową pracę przygotowawczą, samopomoc koleżeńską i dokładną kontrolę wewnątrz poszczególnych pododdziałów.

Przykładem dla naszych wysiłków będzie walka polskiej klasy robotniczej o realizację Planu 6-letniego, walka mas pracujących całego świata przeciwko zbrodniczym planom podżegaczy wojennych. Wiemy bowiem, że silne Wojsko Polskie — to gwarancja, iż nie powtórzy się więcej wrzesień 1939 roku, to skuteczna zapora dla zach.-niemieckich odwetowców i militarystów, pogrobowców Hitlera. Nie ukaże się więcej na polskim niebie hitlerowskie Luftwaffe, które bezkarnie siało śmierć i zniszczenie naszym miastom, jak robią to teraz Amerykanie w Korei.

Dlatego dziś, my ZMP-owcy, kierowcy w jednostce oficera L., kierując się również wskazaniami Światowego Zlotu Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie, postaramy się włożyć jak najwięcej wysiłku w pracę polityczną i osiągnąć wysoki poziom uświadomienia politycznego — co bezpośrednio przyczyni się do dalszego wzmocnienia gotowości bojowej jednostki, do pełnego zabezpieczenia sprawności technicznej naszych samochodów, które powierzyła nam polska klasa robotnicza.

St. szer. Paraszewski G.



Dobrze utrzymany pojazd to duma wszystkich żołnierzy jednostki. Kierowca ciągnika artyleryjskiego kan. Kirsze, członek PZPR wie, że czekająca go inspekcja jesienna sprawiedliwie oceni troskliwą konserwację cennego sprzętu.

Co piszą GAZETY ŻOŁNIERSKIE

ŻOŁNIERZ POLSKI LUDOWEJ

NASZE WOZY SĄ ZAWSZE SPRAWNE.

Ważnym zadaniem, jakie stoi przed każdym kierowcą w okresie przed inspekcją jesienną, to dbałość o czystość i sprawność techniczną przydzielonego mu samochodu.

Dobrze zrozumieli to ważne zadanie kierowcy ciągników artyleryjskich. Nie było jeszcze wypadku, by jakiś ciągnik, gdy przyszedł rozkaz wyjazdu był niesprawny.

Co jest powodem, że wozy są zawsze sprawne? Odpowiedź na to pytanie daje nam jeden z przodowników naszego pododdziału kierowca Nowacki: —, „Przede wszystkim — twierdzi — potrzebna jest głęboka świadomość polityczna oraz stałe podnoszenie swych wiadomości fachowych".

Podobnie twierdzą tacy przodujący kierowcy, jak Jakubowski, który przez umiejętną eksploatację wozu osiąga oszczędności w paliwie i przedłuża stan używalności swego samochodu oraz kierowca Marszałek, który dbając o swój wóz, troszczy się również o wozy w całym naszym pododdziale i pomaga w wyszkoleniu słabszym kierowcom.

Szer. SYNDONIM.

ŻOŁNIERZ LUDU.

BIERZMY Z NIEGO PRZYKŁAD.

Kierowca wojskowego samochodu kpr. Urbański, to przodujący pod każdym względem i zdyscyplinowany żołnierz.

Jest wierny złożonej przysiędze. Znając regulamin i postępując ściśle według jego wskazań oraz wskazań instrukcji, kpr. Urbański zyskał dobrą opinię u swych przełożonych oraz autorytet u kolegów. Zawsze poczuwa się do osobistej odpowiedzialności za powierzony mu sprzęt.

Za nienaganną służbę otrzymał on pięć pochwał, oraz czterokrotnie był nagrodzony urlopem. Jego zdjęcie umieszczone jest na „Tablicy Honorowej" w jednostce.

Na celująco opanował technikę prowadzenia samochodu. Ze swych obowiązków wywiązuje się należycie. Dobre wyniki kpr. Urbański zawdzięcza wysokiemu poziomowi świadomości politycznej. Przykładem wyrobienia politycznego jest rzucone przez niego wezwanie, o wzorowe przygotowanie sprzętu samochodowego do nadchodzącej inspekcji jesiennej. Biorąc przykład z wzorowego kierowcy kpr. Urbańskiego, kierowcy N-tej jednostki dają swój żołnierski wkład w dzieło budowy szczęśliwej przyszłości naszego narodu.

strz. SZEMSZUK.

NA STRAŻY WOLNOŚCI.

UCZYMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH.

Parę dni temu odbyły się w naszej jednostce ćwiczenia, w których brały czynny udział nasze samochody. W pododdziale oficera G. z chwilą wydania rozkazu o wyjeździe na ćwiczenia kierowcy przystąpili do skontrolowania swoich wozów, by nie zawiodły w czasie zadań bojowych. Pierwsi do tego przystąpili ZMP-owcy i członkowie Partii. Za ich przykładem poszli kierowcy Faryma, Górecki i wielu innych.

Ćwiczenia zostały przeprowadzone sprawnie. W czasie ćwiczeń dowódca omówił z nami nieliczne niedociągnięcia, wyjaśnił ich przyczyny i sposób ich zlikwidowania. Samochody naszej jednostki, wykonując sprawnie swoje zadania przygotowują się do inspekcji jesiennej, będącej sprawdzianem nabytych doświadczeń służby samochodowej na letnich ćwiczeniach.

kpr. JANICKI.

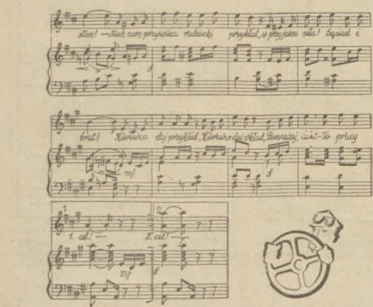


ZA KIEROWNICĄ

muzyka — Adam Lenczowski

słowa — ppor. Kubiak St.

Za kierownicą w wytrwałym zapale
Wniesiemy trud pracy w „Sześcioletni Plan"
Zdobądźmy szczyty osiągnięć zuchwale,
Podnosząc sprawność bojową i stan.
Niech nam przyświeca radziecki przykład
W przyjaźni siła Sąsiad i Brat.
Kierowco daj przykład,
Kierowco daj wkład
Pomnażaj, twórz —
To pracy cel.



ppor. St. Kubiak



przejeżdżamy TEREN bagnisty

Lato ma się ku końcowi. Co raz częstsze deszcze zamieniają polowe drogi w rozmokłe bajora, a łąki i pola stają się jeszcze trudniejsze do przebycia samochodem. To też z pożytkiem dla wielu kierowców będzie zapoznanie się z poniższym artykułem, w którym autor porusza sprawę przejazdu przez teren bagnisty.

Chodzi tu o niewielkie odcinki terenu mniej lub więcej gąbczaste, czy nawet bagniste, wyglądające na pozór nie do przebycia, które jednak przy pewnym nakładzie pracy i pomysłowości potrafią utrzymać na swej powierzchni ciężar jadącego samochodu.

— Przez teren bagnisty nie da się przejechać — twierdził do niedawna kpr. Mond. Dopiero okoliczności, w jakich znalazł się na ostatnich zajęciach w terenie spowodowały, że zmienił zdanie. Wiedział on, że w lekko bagnistym terenie, mimo stosunkowo szybkiego grzęźnięcia kół, można przejechać, aby to odbyło się szybko i różnymi torami. Często nawet w ciągu bieżącego obozu letniego zdarzało mu się przejeżdżać lekko bagnisty teren, po uprzednim rozpoznaniu go i zastosowaniu dwóch wspomnianych już sposobów.

Jednak polanka, przed którą zatrzymała się teraz jego mała kolumna, holująca baterię dział wprawiła go w zakłopotanie. Polanka leżąca na środku przecinki, którą przesuwała się kolumna była porośnięta gęstymi kępami trawy — gdzie niegdzie pod trawą prześwitywała woda.

O tym, żeby zawrócić, nie mogło być mowy, przejechali już lasem 6 km. i jeszcze tylko 1,5 km. dzieliło ich od wzgórza, za którym bateria miała zająć stanowiska ogniowe. Najgorsze, że w pobliżu nigdzie nie było innego przejazdu.

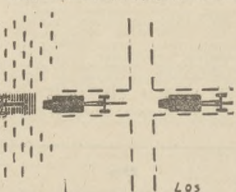
— A tośmy się wpakowali — pomyślał kpr. Mond. Czas jednak uciekał i trzeba było coś robić. Udał się więc do d-cy baterii. Kierowcy wysiedli z samochodów z daleka obserwując, jak kpr. Mond tłumaczył coś d-cy baterii, kreśląc przy tym tajemnicze znaki na mchu czubkiem buta. Za chwilę d-ca baterii zebrał kierowców i artylerzystów, aby zapoznać ich z planem szybkiego przebycia „pechowej" polanki.

W kilka minut później wszyscy rozbiegli się po lesie, a za chwilę wrócili z pełnymi naręczami gałęzi. Niektórzy ciągnęli długie polana drzew.

Kilka razy udawali się żołnierze wgłąb lasu po drzewo, gdy tymczasem kpr. Mond zbadawszy dokładnie bagnistą polankę, układał przy pomocy kilku artylerzystów na bardziej stałym gruncie, chodnik z gałęzi i polan drzewa. Szerokość polanki w miejscu, gdzie miała przejechać bateria, wynosiła niecałe 50 m., a dalej była już twarda ziemia i nawet łagodne wzniesienie. To właśnie wzniesienie postanowił kpr. Mond wykorzystać w dalszej części swego planu.

Praca była ukończona i można było jechać. Pierwszy oczywiście pojechał kpr. Mond. Włączył przedni napęd i na drugim biegu wjechał na chodnik z gałęzi. Ziemia lekko ugięła się pod ciężarem samochodu, lecz kierowca szybko i zdecydowanie parł do przodu. Zdawał sobie sprawę, że nie może pozwolić na to, aby samochód w jednym miejscu pozostawał zbyt długo, gdyż pod wpływem swego ciężaru będzie zapadał się w bagno. Jeszcze kilka metrów i przeciwległy brzeg osiągnięty.

Tymczasem zgromadzeni na suchym brzegu kierowcy i artylerzyści z zapartym tchem śledzili posuwający się samochód. Nareszcie stały grunt. Kpr. Mond żywo wyskakuje z samochodu. Teraz kolej na działo. Kierowcy szybko łączą kilka lin stalowych (jak to dobrze wozić je z sobą), jeden koniec wiążą u działa, a drugi zaczepiają u samochodu, stojącego na twardym łagodnym wzniesieniu, które postanowił jeszcze na początku wykorzystać kpr. Mond.

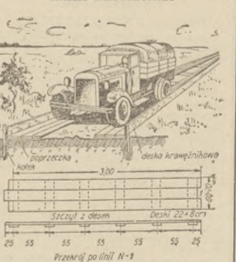



Szkic do sytuacji, w jakiej znalazł się kierowca samochodu holującego działo —

Samochód rusza i zaczyna jechać coraz szybciej, działo wyjechało już na drogę z gałęzi i podskakując na grubszych polanach, szybko jedzie do przeciwległego brzegu. Za działem biegną kierowcy i artylerzyści, pchając je i uważając, aby nie zjechało w bagno. Za kilkanaście minut cała bateria jest na przeciwległym, suchym wzniesieniu. Bagnista polanka pozostała w tyle.

Po zajęciach w świetlicy obozowej na gawędzie kpr. Mond podzielił się ze wszystkimi kierowcami jednostki nowym doświadczeniem.

W POKONYWANIU CIĘŻKIEGO TERENU WZORUJEMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH ŻOŁNIERZY BRATNIEJ ARMII RADZIECKIEJ



Radzieccy kierowcy celem przebycia błotnistych odcinków terenu używali gotowych elementów z desek

Jeszcze raz o odkażaniu samochodów

Uzupełniając artykuł pt. „Czy umiesz odkażać samochód" z Nr 16 „Za Kierownicą" chciałbym dodać, że samochód można odkazić również w inny sposób. Jeżeli mamy pompkę wodną to spłukujemy miejsca skażone wodą. Przy braku pompki miejsca skażone oblewamy silnym strumieniem z wiadra. Następnie rozpuszczamy w wiadrze 1 — 1,5 kg wapna i tak przygotowanym roztworem jeszcze raz obmywamy miejsca skażone, używając szmat lub wiechcia słomy. Po wykonaniu tej czynności jeszcze raz spłukujemy samochód czystą wodą.

Na specjalną uwagę zasługuje szybko i pomysłowo zorganizowane odkażanie samochodów w drużynie kpr. Więcka w czasie ostatnich zajęć. Kierowcy podjechali samochodami do płynącego opodal strumyka i wyszukali bród. W górnym biegu strumyka wrzucili do wody beczkę z wapnem. Woda zabieliła się. Dowódca drużyny wyznaczył jednego z kierowców do mieszania wapna, aby rozpuszczało się ono łatwiej i równomiernie w wodzie. Samochody zaczęły wolno przejeżdżać strumyk. „Iperyt" został zmyty. Kolumna znów była zdolna do dalszego marszu.

ogn. Kalisz Józef



Maska przeciwgazowa — nieodłączny towarzysz żołnierza. Ćwiczyć się w prowadzeniu samochodu w masce winien każdy kierowca.

sierż. S. Janiszewski



ŻEGNAMY letnie obozy

Z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku zakończyli kierowcy N-tej jednostki szkolenie na obozie letnim. Zlikwidowano już zupełnie urządzenia parku polowego i samochody opuszczały swoje miejsca, formując się na drodze leśnej w kolumnę. Za chwilę miano ruszyć do rampy kolejowej i rozpocząć ładowanie. Oczekiwano jeszcze sierż. Kalinga, który w niewiadomym nikomu celu udał się na stare miejsce parkowania samochodów, choć nikogo tam już nie było i tylko wydeptane przez kierowców miejsca, w których przez całe lato stały samochody, świeciły pustką.

Coś tam musiało go jednak zatrzymać, skoro ukazał się oczom zdumionych kierowców, po dobrej chwili niosąc w ręku furażerkę mocno czymś napchaną.

— Kalinowski — zróbcie zbiórkę wszystkich kierowców, rzucił krótko w kierunku zdziwionego kaprala. Kierowcy powyskakiwali z kabin i szybko ustawiali się w dwuszeregu. Sierż. Kaling podszedł bliżej, ujął za wierzch furażerki i wysypał jej zawartość na trawę. Posypały się różne zapisane kartki papieru, jakieś pomięte koperty i cienki zeszyt.

Pomijając już fakt — zaczął sierż. Kaling — że kilku z Was zostawiło miejsce parkowania swych samochodów niezbyt uprzątnięte — to mówiąc wskazał na leżące przed nim papiery — dopuszczono się również zlekceważenia, zachowania tajemnicy wojskowej. Po tych słowach spojrzał po twarzach stojących w milczeniu kierowców, jakby szukając winnego. Trzech kierowców z lewego skrzydła opuściło z zakłopotaniem głowy.

— Koperta ta — mówiąc to sierż. Kaling podniósł z ziemi zmiętą kulkę papieru — adresowana do znajdującego się wśród Was strz. Kani, przez jednego z kolegów pozostających w garnizonie, o czym dokładnie mówi nam adres zwrotny — wystarczyłaby już osobie niepożądanej, aby dowiedzieć się gdzie stacjonuje nasza jednostka na stałe. Również kartki z opisem stanu technicznego naszych pojazdów — jako niepotrzebne wyrzucone przez mechanika strz. Lebieckiego — informują jak najdokładniej o zdolności bojowej naszej jednostki.

Niemniejszą krzywdę wyrządziłby nam strz. Janiak, który spisując w tym to zeszycie Wasze nazwiska, na wykaz dla oficera mundurowego, zostawił go, czy też zapomniał zabrać z pod krzaków okalających punkt kontrolny.

Przez zbieranie takich na pozór błahych informacji, wróg usiłuje zdobyć wiadomości o wojsku, chcąc osłabić jego siłę. Kierowcy Kania, Janiak i mech. Lebiecki, zapomnieli jednak, że nieustanna czujność jest zasadą naszego życia. Zapomnieli, że skuteczna walka z wrogiem wymaga ścisłego przestrzegania tajemnicy wojskowej. Przykład żołnierzy radzieckich — ciągnął dalej sierż. Kaling — czujnie strzegących pokoju powinien być dla nas wzorem w walce o stałe podnoszenie świadomości politycznej i gotowości bojowej, co ściśle wiąże się z przestrzeganiem tajemnicy wojskowej.

Myślę, że ten przykład będzie dla wszystkich cenną nauką.

No, a teraz zebrać to i spalić — wskazał kupkę leżących przed nim papierów — i do maszyn.

— Odjeżdżamy.



Strzec tajemnicy służbowej jest obowiązkiem każdego żołnierza. W listach do rodziny nie wolno pisać o sprawach związanych z życiem jednostki, o pracy samochodów jednostki.

Czujność, zgodnie z wymaganiami regulaminów wojskowych cechuje wszystkich uświadomionych żołnierzy. W czasie koniecznych postojów nie należy prowadzić zbytecznych rozmów i informować o wykonywanych zadaniach.



Nie należy nigdy pozostawiać samochodu bez opieki. Dokumenty wozu oraz przewożonego ładunku należy mieć zawsze przy sobie.



Motocyklista — łącznik przewożący meldunek, zadanie swe musi wykonać sprawnie i szybko, unikać zbędnych postojów, oraz strzec przewożonego meldunku.

kpt. T. Fopp



KIEROWCA w jednostce inż-SAPERSKIEJ

W jednostkach saperskich współpraca kierowcy wojskowego z saperami ma bardzo duże znaczenie i wpływa na terminowe i dokładne wykonanie ważnych i odpowiedzialnych zadań, jakie stoją przed wojskami inżynieryjno-saperskimi. Kierowca będzie mógł wtedy pomagać saperom, gdy dobrze pozna zadania i specyfikę pracy swych kolegów.

Zakres pracy służby samochodowej w jednostkach wojsk inżynieryjno - saperskich jest bardzo szeroki. Samochód dowozi materiały budowlane, sprzęt inżynieryjno-saperski na wskazane pozycje. Samochodem przewozi się również miny i inne materiały wybuchowe. Zasady tych przewozów są jednak podobne do omawianych już na łamach naszego pisma przewozów amunicji.

Samochód wojsk saperskich jest jednakże używany również do przewozu pontonów i materiałów potrzebnych do budowy przepraw, a w szczególności mostów.

Szybkie przygotowanie przeprawy i wybudowanie mostu w okresie działań bojowych ma wielkie znaczenie. Każda rzeczka stanowi przeszkodę dla nowoczesnych— zmotoryzowanych jednostek i od szybkości zbudowania mostu zależy niejednokrotnie powodzenie zadań, jakie stoją przed jednostkami działającymi na danym odcinku walki. Mosty budowane są przeważnie z pontonów i innych zawczasu przygotowanych materiałów. Pontony te przewożone są na samochodach. Większe pontony przewożone są na samochodach specjalnych lub przyczepach samochodowych, inne mniejsze na samochodach ciężarowych.

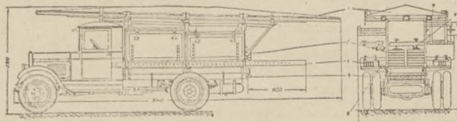
Jazda z wysokim pontonem wymaga od kierowcy dużej ostrożności i umiejętności. Ponton mimo, że przymocowany do podłogi samochodu, jest ze względu na swoje rozmiary, bardzo podatny na wszelkie wstrząsy i wahania, a nieostrożna jazda może spowodować wywrócenie się pojazdu. W szczególności na zakrętach, gdy działają siły odśrodkowe, należy jechać jak najwolniej i najostrożniej. Jadąc z pontonem nie można także raptownie ruszać i hamować, gdyż może to spowodować uszkodzenie pontonu lub samochodu.

Najlepsza współpraca kierowcy i sapera wymagana jest na odcinku przeprawy (odcinek rzeki z przylegającym do niego na brzegu terenem wyjściowym). Teren odcinka przeprawy jest dokładnie zbadany zawczasu przez saperów, którzy mają budować most. Od dobrego podjazdu samochodu zależy ułatwienie saperom wykonania ich zadania. Złe podjechanie samochodem, a następnie konieczność przesuwania ciężkiego nieraz pontonu, utrudnia zadanie i zwiększa czas potrzebny do budowy mostu. Podjazd z pontonem do punktu przeprawy odbywa się przeważnie po nieprzygotowanym dla przejazdu samochodów terenie. Oczywiście, że dojazd winien być przygotowany chociażby prowizorycznie w wypadku, gdy jest on niemożliwy do przebycia dla pojazdów echanicznych np. przez położenie bali i gałęzi na bagnistym brzegu. Nie mniej podjazd z pontonem wymaga, ażeby każdy kierowca miał dobrze opanowaną jazdę terenową w ciężkich warunkach.

Jeżeli budowa mostu odbywa się pod ogniem nieprzyjaciela, wtedy sprawna współpraca między kierowcą i saperami decyduje o powodzeniu zadania, skraca czas budowy mostu i ewentualne straty.

Możemy z tego wyciągnąć zasadniczy wniosek:

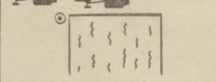
Dobry kierowca w jednostkach wojsk saperskich to ten, który nie tylko ma samochód i umie go prowadzić, ale także zna zadania stojące przed saperami i umie im dopomóc w ich wykonaniu.



Samochód przystosowany do przewożenia pontonu: 1 — ponton, 2 — dyle, 3 — półbelki, 4 — wiosła i bosak 5 — noga pochylni, 6 — pochylnia wjazdowa, 7 — kątownik pomocniczy, 8 — łopatka.

RUCH KOLUMNY NA MOŚCIE





Na mostach o małej wytrzymałości (np. 4 do 7 t.) należy ~~ anizować regulację ruchu w ten sposób, aby na moście znajdował się nie więcej niż 1 samochód. W tym celu wystawiamy dwa posterunki regulacji ruchu przy wjeździe po prawej i lewej stronie mostu. Na rysunku widzimy wzorowo zorganizowaną regulację ruchu na moście, przy mijaniu się dwóch kolumn.

WALCZYMY z wypadkami

UWAGA

PRZEJAZD KOLEJOWY

Już niedługo wypadnie nam wracać do garnizonów. Czeka nas długa droga, a sprawne jej przebycie stanie się jeszcze jednym egzaminem wzorowej organizacji przemarszu naszej jednostki. Do trudności, jakie oczekują nas po drodze przy jeździe kolumną trzeba zaliczyć, przejeżdżanie przez niestrzeżone przejazdy kolejowe. Często za każdym samochodem unosi się gęsty tuman kurzu i powoli opada, a zanim zupełnie zniknie wjeżdża weń następny samochód.

Wyobrażamy więc sobie nasz powrót do garnizonu.

Widoczność w kolumnie jest niedostateczna, nie pomaga nawet dwukrotne zwiększenie odległości. Cała kolumna spowita kłębami kurzu jest z daleka zupełnie niewidoczna.

Kierowca pierwszego samochodu w kolumnie dostrzegł znak drogowy, informujący go o znajdującym się w bliskiej odległości niestrzeżonym przejeździe kolejowym. Zaczyna zwalniać, za chwilę wjeżdża na przejazd, mija go i w dalszym ciągu rozwija poprzednią szybkość. Reszta samochodów kolumny nie zwalniając mija w kłębach kurzu przejazd, nie zwracając nań specjalnej uwagi tak, jak gdyby pierwszy samochód usunął zupełnie możliwość najechania pociągu w tym samym czasie.

Powyżej podany opis marszu kolumny nie jest fantazją. Jest faktem i zarazem przykładem, jak nie należy przejeżdżać niestrzeżonych przejazdów kolejowych.

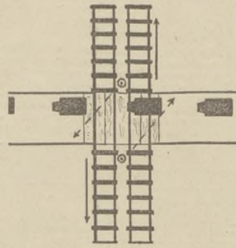
Jeśli przejeżdżamy większą kolumną przejazd kolejowy, który nie jest strzeżony, musimy bezwzględnie wystawić posterunki regulacji ruchu, które w wypadku zbliżania się pociągu na czas przerwą marsz kolumny.

Celem zupełnego zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu przez niestrzeżony przejazd kolejowy nie jest wskazane mijanie się w tym miejscu dwóch kolumn, ponieważ zatrzymanie samochodów w wypadku zbliżenia się pociągu byłoby utrudnione i mogłoby nastąpić za późno.

Gdyby na wypadek uszkodzenia samochód zatrzymał się na torze kolejowym, należy bezwłocznie usunąć go stamtąd, holując lub przy użyciu siły ludzkiej. Nie może być powodów usprawiedliwiających „zakorkowanie" drogi, akurat na przejeździe kolejowym, nawet jeśli to będzie tor strzeżony.

Kierowca samochodu pojedyńczego, dojeżdżając do niestrzeżonego przejazdu kolejowego, powinien zwolnić i wpierw dokładnie upewniwszy się, że nic mu nie zagraża — przejechać.

plut. Kochański



Na rysunku widzimy wzorowo zorganizowany przemarsz kolumny samochodowej, przez niestrzeżony przejazd kolejowy. Na uwagę zasługują 2 posterunki regulacji ruchu, których zadaniem jest obserwacja w kierunku ewentualnego nadjechania pociągu.

Jeśli pociąg nadjedzie, posterunki regulacji ruchu zatrzymują kolumnę i odchodzą na ten czas w miejsce wskazane strzałkami.

Co musimy wiedzieć o przeglądzie Nr 1

Zasadniczym obowiązkiem każdego kierowcy wojskowego jest dbałość o powierzony mu sprzęt, o przedłużenie przebiegu międzynaprawczego samochodu.

Podstawą zaś „długowieczności" naszego wozu jest racjonalna obsługa. Co rozumiemy przez słowo racjonalna?

Obsługa jest wtedy racjonalna, o ile jest planowana, o ile wyeliminujemy z niej całkowicie czynniki dorywczości i przypadkowości.

Racjonalna obsługa to skrupulatne przestrzeganie ustalonych terminów, w czasie których usuniemy wszystkie zauważone braki. Wyklucza ona całkowicie możliwość poważniejszych uszkodzeń, unieruchamiających samochód na dłuższy okres czasu— powodujących znaczne straty, przestoje pojazdów i koszt związany z naprawą.

Oprócz codziennej obsługi, szczególnego znaczenia nabierają przeglądy, którvch dokonujemy po przebyciu przez samochód pewnej, znaczniejszej ilości kilometrów.

Przeglądy te nazywamy w wojsku: przeglądem Nr 1 i Nr 2.

Przeglądu Nr 1 dokonujemy po przejechaniu 900 — 1000 km. przeprowadzając następujące prace:

S i l n i k: przesłuchać pracę na różnych obrotach, w razie potrzeby wyregulować luzy zaworów, sprawdzić umocowanie rury ssącej, wydechowej i gaźnika, dociągnąć nakrętki głowicy. Sprawdzić pracę pompy olejowej wg. wskazań manometru, usunąć ewentualne niedomagania.

Z a s i l a n i e: oczyścić filtr powietrzny i benzynowy, przemyć osadnik. Sprawdzić szczelność przewodów i usunąć ewentualne wyciekanie. Sprawdzić cięgła i dźwignie gaźnika, w razie potrzeby wykonać poprawki.

C h ł o d z e n i e: sprawdzić umocowanie i dociągnąć śruby, sprawdzić szczelność systemu, sprawdzić luz i uszczelnienie wałka pompy wodnej.

Z a p ł o n: sprawdzić i oczyścić pokrywę, palec i przewody rozdzielacza. oczyścić i wyregulować odstęp między stykami przerywacza; sprawdzić ustawienie zapłonu; sprawdzić kondensator; oczyścić świece od osadów; sprawdzić odstęp między elektrodami.

A k u m u l a t o r: poprawić umocowanie, oczyścić końcówki przewodów i po zamocowaniu nasmarować towotem, przeczyścić otwory w korkach. sprawdzić poziom i gęstość elektrolitu oraz stan naładowania; w razie potrzeby oddać akumulator do ładowania.

I n s t a l a c j a e l e k t r y c z n a: sprawdzić działanie prądnicy i rozrusznika, dociągnąć śruby mocujące. sprawdzić i oczyścić szczotki i zaciski, sprawdzić moc prądu łado ania i pracę automatu, sprawdzić działanie instalacji oświetleniowej, stan przewodów, oczyścić wszystkie połączenia.

S p r z ę g ł o: sprawdzić pracę i wyregulować luz pedału; w wypadku ślizgania lub niewyłączania usunąć przyczyny.

S k r z y n k a b i e g ó w i r o z d z i e l c z a: sprawdzić umocowanie i czelność, sprawdzić poziom smarów, w razie potrzeby uzupełnić, sprawdzić pracę mechanizmu.

W a ł n a p ę d o w y: sprawdzić stan połączeń — dociągnąć śruby.

P r z e d n i i t y l n y m o s t: wyregulować luzy łożysk, sprawdzić umocowanie półosi i ustawienie przednich kół.

R e s o r y: sprawdzić stan, wymienić uszkodzone pióra, sworznie, tuleje: dociągnąć nakrętki sworzni, strzemion i uchwytów; sprawdzić amortyzatory.

Sprawdzić umocowanie silnika, zespołów podwozia i nadwozia, lamp, błotników, drzwi, skrzyni, zderzaków, sprawdzić działanie wycieraczki i mechanizmów podnoszących szyby, podciągnąć śruby, zamienić zużyte części.

Po ukończonym przeglądzie należy przesmarować poszczególne zespoły, stosując się do tabeli smarowania danego samochodu i używając odpowiednich dla niego smarów. Sprawdzić czy smar dochodzi do właściwych miejsc, założyć brakujące smarowniczki.

Na zdjęciu: strz. Wawrzyniak Stanisław dokonuje ostatecznych prac przed inspekcją jesienną przy silniku samochodu Zis-5.

SPRAWDZAMY ELEMENTY ŁĄCZĄCE

Warunki pracy na obozach letnich są często tego rodzaju, że dla ich wykonania kierowca zmuszony jest wykorzystywać najgorsze drogi terenowe i bezdroża. Takie użytkowanie samochodu wywołuje znaczne naprężenia gwintowych elementów łączących (śrub, wkrętów, nakrętek itd.), skutkiem czego ulegają one zluzowaniu. Nie ulega wątpliwości, że osłabione połączenie gwintowe może być powodem zerwania gwintu, a więc zniszczenia danej części samochodu.

Skutkiem osłabienia połączeń zostają naruszone normalne warunki pracy mechanizmu, co w szeregu wypadkach może wywołać przyspieszone zużycie części, złamania lub katastrofę wewnętrzną pojazdu.

Tak np. nieszczelności połączenia rury ssącej powodują zasysanie „dodatkowego" powietrza, zubożenie mieszanki, spadek mocy i nadmierne zużycie paliwa.

Osłabienie umocowania strzemion resorów do osi przedniej wywołuje jej przesunięcie i może być przyczyną połamania resorów. Osłabienie umocowania tarczy koła do piasty może być przyczyną pogięcia tarczy, wyrobienia otworów na śruby, zerwania gwintu śrub, a w dalszej kolejności możliwości oberwania koła i katastrofy samochodu.

Jak z tych przykładów widać, jedną z zasadniczych czynności, zapobiegających możliwym uszkodzeniom jest sprawdzanie dokręcenia wszystkich umocowań.

Poza elementami gwintowymi podlegają sprawdzeniu również połączenia nitowane (nierozłączne). Takiemu sprawdzeniu podlega przede wszystkim rama samochodu. Po kolejnym sprawdzeniu podłużnic i poprzecznic ramy (dla wykrycia możliwych pęknięć, załamań lub zgięć) należy przy pomocy lekkich uderzeń młotka sprawdzić szczelność osadzenia nitów łączących części ramy, wsporników resorów umocowanie dla koła zapasowego itp. Osłabiony nit pod uderzeniem młotka wydaje głuchy dźwięk lub brzęczy. Nit dobry wydaje dźwięk czysty.

Czynności sprawdzenia połączeń w zasadzie polegają na:

1) zewnętrznej kontroli połączeń przez uderzenia, na dotyk lub przy pomocy klucza

2) odpowiednim wzmocnieniu umocowań

3) wymianie zużytych elementów połączeń na nowe.

Przy dokonywaniu zabiegów mających na celu wzmacnianie połączeń samochód winien być ustawiony w ten sposób, by wszystkie części podlegające przeglądowi połączeń były widoczne i łatwo dostępne dla sprawdzenia ich przy pomocy klucza względnie innego narzędzia.

Dlatego też wszystkie wyżej omówione czynności winny być wykonywane na samochodzie ustawionym nad kanałem kontrolnym po dokładnym umyciu pojazdu.

PRZED jesienną INSPEKCJA

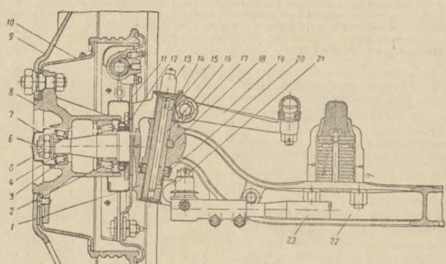
Nie będzie chyba kierowcy, któryby po powrocie z ćwiczeń letnich, w obliczu czekającej go jesiennej inspekcji nie dokonał szczegółowej kontroli całego, powierzonego mu pojazdu. Zwłaszcza, że praca samochodu wymagała w ciągu lata częstokroć dużego wysiłku, odbywała się w ciężkich warunkach terenowych i na wyboistych drogach. Jazda w takich warunkach wymaga troskliwej konserwacji, a zwłaszcza ciągłej kontroli stanu technicznego zawieszenia samochodu

Zacznij więc przegląd swego samochodu od sprawdzenia przedniego mostu i zawieszenia samochodu oraz sworzni i tulej zwrotnic pamiętając, że stopień zużycia tych części będzie w głównym stopni zależał od staranności obsługi i sumienności kierowcy

Jakiekolwiek zaniedbania w obsłudze mostu przedniego mszczą się bardzo szybko skróconym okresom użytkowania poszczególnych jego części.

Przede wszystkim utrudnione jest prowadzenie takiego samochodu. Przy zbyt dużych luzach koła „ściągają" w bok na skutek nierównomiernego zmniejszenia rozstawienia przednich kół.

Taki objaw stwierdzony podczas jazdy winien nas zmusić do niezwłocznego sprawdzenia stanu sworzni i tulej zwrotnic. W tym celu przód samochodu należy unieść do góry. Koło samochodu uchwycone w górnej i dolnej jego części i poruszane w płaszczyźnie prostopadłej do kierunku jazdy będzie z łatwością zdradzać wszystkie nadmierne luzy. Jeżeli przy takim sposobie sprawdzenia zwrotnica będzie wykonywać wahadłowe ruchy razem z kołem, wykryty luz będzie miał uzasadnienie w zużytym sworzniu i tulejach zwrotnicy. Jasne, że luzy takie odbijają się ujemnie na stanie łożysk, piast, co może być przyczyną zniszczenia zarówno samych łożysk jak i piast. Dlatego też takiego niedomagania nie należy lekceważyć. Samochód w celu wymiany sworzni i tulej winien być przekazany do warsztatu naprawczego.



Przedni most samochodu GAZ-51.

1 — zwrotnica, 2 i 3 — stożkowo-rolkowe łożyska, 4 — podkładka, 5 — nakrętka, 6 — zawleczka, 7 — osłona, 8 — piasta koła, 9 — tarcza koła, 10 — bęben hamulcowy, 11 — tarcza hamulca, 12 — dławik, 13 — specjalna smarownica sworznia, 14 — tulejka, 15 — otwór promieniowy, 16 — sworzeń zwrotnicy, 17—podkładki regulacyjne, 18 — kołek oporowy sworznia, 19 — ramię zwrotnicy, 20 — kulkowe łożysko oporowe, 21 — ramię kierownicze zwrotnicy, 22 — przednia oś, 23 — drążek poprzeczny układu kierowniczego.

Osiągnięcia kierowców — stutysięczników każą nam szukać przyczyn ich powodzenia, sposobów umożliwiających im tak długie przebiegi międzynaprawcze. Drogą prowadzącą do przedłużenia okresu użytkowania sworzni i tulej zwrotnicy jest przede wszystkim odpowiednie ich smarowanie a następnie unikanie dużych szybkości na wyboistych drogach oraz gwałtownego hamowania.

Jeżeli samochód nasz narażony był na takie warunki jazdy skontrolujemy zwrotnice i piasty przednich kół.

silnik - sercem TWEGO SAMOCHODU

KONTROLA ROZDZIELACZA I USTAWIANIE ZAPŁONU

Jeżeli w czasie eksploatacji samochodu spostrzega się objawy, mogące wskazywać na niewłaściwe działanie układu zapłonowego (przegrzanie się silnika, nadmierne zużycie paliwa itp.), należy przeprowadzić przegląd rozdzielacza i w razie potrzeby ustawić odpowiednio zapłon. Regulacja ustawienia zapłonu zależna jest od konstrukcji rozdzielacza.

W większości dzisiejszych silników początkowe ustawienie zapłonów wykonuje się obrotem kadłuba rozdzielacza. Określenie położenia tłoka (zwykle pierwszego cylindra), przy którym garb winien rozpoczynać rozwieranie styków przeprowadza się w większości wypadków (Gaz-51, M-20, Zis-150) za pomocą oznaczenia na kole zamachowym „BMT" (górny martwy punkt), którego kreskę należy uzgodnić z kreską (lub wskazówką) znajdującą się w specjalnym okienku kadłuba.

Do ścisłego ustalenia początku rozwierania styków przerywacza można użyć lampki kontrolnej. Do tego na samochodzie Gaz-51 może być użyta lampka oświetleniowa posiadająca dostatecznie długi przewód pozwalający włączyć się w obwód niskiego napięcia rozdzielacza. Włączona w obwód pierwotny lampka pali się przy zwartych stykach i gaśnie z chwilą ich rozwarcia. Bardzo wygodne jest także użycie przyrządu neonowego, włączonego do świecy tego cylindra, w którym ustalamy zapłon.

W silniku Gaz-67 ustawienie tłoka w końcu suwu sprężania wykonuje się w ten sposób, że wykręca się z pokrywy kół rozrządczych specjalny korek, który wkłada się do otworu odwrotną stroną. Obracając następnie wał korbowy doprowadzamy do tego, że korek wchodzi w odpowiednie gniazdo, znajdujące się na kole zębatym wału rozrządczego. W takiej pozycji wału głównego silnika, tłok pierwszego cylindra znajduje się w położeniu (18,5° przed GMP, w końcu suwu sprężania), w którym winien nastąpić początek rozwarcia styków.

Przy ustalaniu zapłonu wskazówka płytki ręcznego ustawienia zapłonu winna znajdować się na podziałce „O". Dodatkową regulację ręczną wykonuje się po zakończeniu regulacji głównej. Ręczne ustawienie zapłonu winno być wykonane w ten sposób, by usunąć możliwości detonacji w silniku przy całkowicie otwartej przepustnicy. Niewielkie stuki detonacyjne w początku pełnego otwarcia przepustnicy są dopuszczalne.

O b s ł u g a rozdzielacza polega w zasadzie na utrzymywaniu go w czystości, właściwym zamocowaniu wszystkich jego przewodów, czyszczeniu styków i regulacji odległości między nimi, a także periodycznym, przewidzianym przez instrukcję smarowaniu.

Garby przerywacza smaruje się dzięki filcowemu wkładowi osadzonemu w specjalnym uchwycie.

Zaolejone styki należy przecierać zamszem lub czystą szmatką przesyconą benzyną. Nadpalone styki przeczyszczać specjalnym pilniczkiem. Przy czyszczeniu styków zapewnić należy szczelne ich przyleganie.

Wałek rozdzielacza zapłonu smaruje się za pomocą smarowniczki kapturkowej.

Kontrolę stanu i regulacji rozdzielaczy można przeprowadzać tylko przez kwalifikowanych specjalistów i za pomocą odpowiednich przyrządów. (mj. F. S.).

TABELKA LUZÓW ZAWOROWYCH.

Marka i typ samochodu	Odległość między zaworem i popychaczem na rozgrzanym silniku	
	zawory ssące	zawory wydechowe
Star — 20	0,20 — 0,25	0,30 — 0,35
Gaz — 20	0,14 — 0,18	0,15 — 0,18
Gaz — 51 i Gaz 63	0,25 — 0,30	0,40 — 0,45
Zis — 150	0,20 — 0,25	0,20 — 0,25
Gaz 67B	0,30 — 0,35	0,25 — 0,30 1)
Studebaker US — 6	0,3	0,28
Dodge WF — 32	0,2	0,3

1) Zimnym silniku.

Regulacja gaźnika w samochodzie Gaz-51

Od dobrze działającego układu paliwowego zależy sprawna praca silnika. W samochodach GAZ-51 regulacja gaźnika nie wymaga skomplikowanych zabiegów.

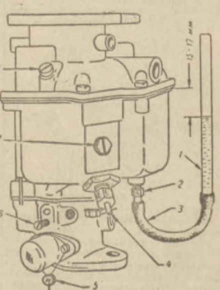
Sprawdzenie poziomu paliwa w gaźniku daje się łatwo przeprowadzić przez zastosowanie końcówki metalowej (2), rurki gumowej (3) i rurki szklanej (1). Poziom, tak jak to przedstawia załączony rysunek, winien znajdować się poniżej krawędzi komory pływakowej o 15 do 17 mm. Kontrola powinna być przeprowadzona po podpompowaniu paliwa pompką ręczną w okresie 5 minut. Zezwoli to na obserwację szczelności igły zamykającej dopływ.

Regulacja igły głównej dyszy będzie prawidłowa przy odkręcaniu jej, od położenia wkręconego, o 2¼ obrotu. W okresie zimowym odkręcenie można zwiększyć o 0,5 obrotu.

Regulacja wolnych obrotów na biegu luzem, może być przeprowadzona tylko na silniku odpowiednio zagrzanym, którego zawory ssące mają ustawione luzy 0,28 mm, a wydechowe 0,30 mm. Nie trzeba dodawać, że punkt zapłonu musi ściśle odpowiadać fabrycznemu ustawieniu. Zużycie paliwa na wolnych obrotach nie przekracza wtedy 1,6 litra na godzinę.

Regulator obrotów silnika GAZ-51, oparty jest na wykorzystaniu siły przepływu powietrza i oporu sprężyny ustalającej. Ogranicza on obroty od 2.700 — 2.900, co odpowiada na przełożeniu bezpośrednim szybkości 68 — 72 km/godz. Regulator jest plombowany i nie wolno robić w nim żadnych zmian, chyba tylko przy powtórnej regulacji w wypadku uszkodzenia i to tylko w warsztatach pod kierownictwem doświadczonego fachowca silnikowego.

Po tak przeprowadzonych zabiegach jesteśmy pewni, że silnik będzie dobrze pracował tak na wolnych obrotach, jak i przy szybkiej jeździe, czy przy pełnym obciążeniu samochodu.



(Objaśnienie do rysunku powyżej w tekście).

PRACUJEMY w WARSZTACIE

Racjonalizatorzy piszą

NASZ POMYSŁ RACJONALIZATORSKI

Zdjęcie opony z płaskiej obręczy ciężarowego samochodu jest niełatwe i wymaga dużej siły. Dla ułatwienia pracy, kierowcy często używają ciężkich narzędzi, co niszczy obręcz i boki opony.

W naszej jednostce zbudowaliśmy specjalny przyrząd, zaopatrzony w podnośnik mechaniczny, dla zdejmowania opon o wymiarach: 7,50 — 20, 7,00 — 20 i 6,50 — 20.

Przyrząd składa się z podstawy, na której ustawiono podnośnik, napędzany za pośrednictwem silnika elektrycznego. Do przekazywania obrotów na nakrętkę podnośnika, o skoku gwintu 6,5 mm, wykorzystano stożkowe koła zębate reduktora mostu tylnego z przekładnią 1 : 6.

Na ramie przyrządu jest sztywnie umocowana stara obręcz z przyspawanymi do niej uchwytami, na których osi są luźno osadzone łapy, stanowiące zaczep dla zdejmowanej opony. Specjalny pierścień obejmuje łapy i zapewnia ich sztywność podczas pracy. Śruba podnośnika ma odejmowany łeb, wykonany w kształcie kołnierza z wycięciem, ustalającym koło ze zdejmowaną oponą według otworu w tarczy.

Z przyrządu korzysta się następująco: koło ze zdjętym pierścieniem zabezpieczającym kładzie się (wklęśniętą stroną tarczy do góry) na odejmowany łeb śruby podnośnika, tak, aby łapy objęły oponę. Przy podnoszeniu śruby podnośnika obręcz koła jest wypychana z opony przytrzymywanej łapami.

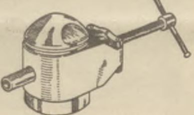
Przyrząd ten znacznie ułatwił nam pracę i zaoszczędził czas na zdejmowanie opon z kół samochodów ciężarowych. Opony i obręcze kół nie niszczą się przy zdejmowaniu.

Sierż. Jan Romczuk.

JESZCZE O SWORZNIACH

W ślad za przysłanym usprawnieniem zamieszczonym w Nr. 13 — 14 „Za Kierownicą" (str. 6) przesyłam Redakcji rysunek takiego samego uchwytu, wykonanego przez mechaników naszego pododdziału kpr. Fagota, Zycha i Lipińskiego. Przyrząd nasz jest jeszcze bardziej prosty i niemniej dobrze dopomaga w wyciśnięciu sworznia tłokowego. Zamiast dwu stalowych obręczy zastosowaliśmy jedną szerszą, a wywiercony szeroki otwór pozwala na wysunięcie sworznia. Pozatym przyrząd nasz działa w identyczny sposób i oddał już duże usługi warsztatowcom naszej jednostki.

kpr. Zych



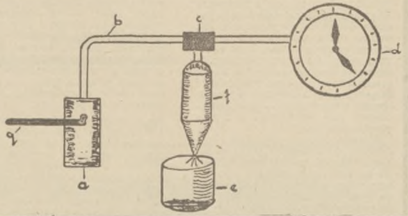
Z pomysłów racjonalizatorskich

KONTROLA WTRYSKIWACZY

Jednym z najczulszych elementów silników wysokoprężnych jest pompa wtryskowa i wtryskiwacze. Nie każda Stacja Obsługi posiada takich specjalistów lub odpowiednie przyrządy, które pozwalałyby zbadać czy praca wtryskiwacza zgodna jest z instrukcją, czy posiada odpowiednie ciśnienie wtrysku.

Długo myślał w swej jednostce kpr. Krużyński Mirosław, aż udało mu się wymyśleć najprostszy przyrząd, który w bardzo prosty sposób pozwala na dokładne określenie ciśnienia wtrysku i jego regulację. Do przyrządu tego potrzebne są następujące części:

a) jeden element pompy wtryskowej (ze starej pompy)
b) przewód wysokociśnieniowy
c) trójnik
d) manometr dwuwskazówkowy
e) naczynie na paliwo
f) dźwignia



a — element pompy wtryskowej, b — przewód wysokociśnieniowy, c — trójnik, d — manometr dwuwskazówkowy, e — naczynie na paliwo, f — wtryskiwacz, g — dźwignia.

Sposób działania:

Do elementu pompy podłączamy dźwignię wahadłową, którą poruszajac, poruszamy tłoczek pompy. Ten następnie ciśnie paliwo przez przewód do wtryskiwacza, którego ciśnienie uwidacznia nam manometr. Otrzymane ciśnienie na zegarze sprawdzamy z ciśnieniem, jakie powinien mieć wtryskiwacz w myśl instrukcji. Jeżeli ciśnienie jest za małe lub za duże to regulujemy je za pomocą sprężyny wtryskiwacza podciągając ją lub zluźniając. Jeżeli małe ciśnienie nie da się powiększyć sprężyną tzn. że otworki wtryskiwacza są rozkalibrowane i należy wymienić cały wtryskiwacz.

Najprostszy sposób zbadania dobrej regulacji to użycie... zapalonej zapałki. Jeżeli wtrysk zapala się od zapałki znaczy to, że wtrysk jest dobry. Jeżeli zgasi zapałkę — wtrysk jest zły.

Normy wtrysku na poszczególne silniki ujęte są w specjalnych instrukcjach.

Uwaga: Manometr musi być dwuwskazówkowy, aby jedna wskazówka pokazywała nam ciśnienie wtrysku, podczas gdy druga wskazuje to samo, lecz nie cofa się do zera jak to wykonuje pierwsza, gdy ciśnienie spada.

Por. GÓRSKI CZESŁAW

CO KIEROWCA MOŻE SAM NAPRAWIĆ W PRĄDNICY?

1. Prądnica źle umocowana, śruby lub taśma mocująca zluźniona lub pęknięta — dokręcić lub wymienić części mocujące.

2. Napęd prądnicy nie w porządku. — Pasek naciągnąć lub wymienić,

3. Przewody i połączenia luźne, złe przewodzenie prądu, złe połączenie masy. — Oczyścić końcówki przewodów i styki, po podłączeniu mocno dokręcić nakrętki.

4. Gdy sama prądnica zawodzi:
a) szczotki zawieszają się w oprawkach — oczyścić oprawki i szczotki.
b) zużycie ponad dopuszczalną wielkość lub złamanie szczotki — zmienić na nową.
c) ciśnienie sprężyny trzymającej szczotkę za słabe lub sprężyna złamana — zmienić na nową.
d) Kolektor zaolejony lub zanieczyszczony — przy stojącym silniku oczyścić szmatką umaczaną w benzynie (nie używać papieru szklistego);

5. Nie gaśnięcie lampki kontrolnej może być też spowodowane uszkodzeniem przewodu tej lampki, włączonego do regulatora. — Sprawdzić przewód, zaizolować lub wymienić, sprawdzić przewodzenie na stykach.

POZNAJ PIONIERÓW TECHNIKI SAMOCHODOWEJ

Związek Radziecki dał światu wielu znakomitych uczonych, wynalazców i konstruktorów, którzy położyli podwaliny pod najważniejsze dziedziny nauki i techniki. Rosjanie wnieśli również drogocenny wkład w powstanie i rozwój konstrukcji samochodu.

Dwieście lat temu rosyjski chłop Leontij Szamszurenkow wynalazł i zbudował „samobieżny pojazd" — prototyp współczesnego samochodu. Do ostatnich czasów sprawy te znane były tylko z dokumentów opublikowanych w 6-ej części „Zbioru starych dokumentów", znajdujących się w muzeum P. I. Szczukina w Moskwie. Ostatnio odnaleziono jednak nowy dokument: — „Protokół posiedzenia Kancelarii do spraw budowy", całkowicie poświęcony budowie samobieżnego pojazdu przez L. Szamszurenkowa.

W 1736 roku pańszczyźniany chłop z Niżegorodzkiej Gubernii Jarańskiego powiatu, ze wsi Bolszepolskiej, Leontij Szamszurenkow, będąc w Moskwie zbudował konstrukcje dla podniesienia z ziemi na dzwonnicę wielkiego dzwonu. Konstrukcje dźwigów Szamszurenkowa znalazły uznanie jako nadzwyczaj przydatne. Rozpoczęto windowanie dzwonu, ale w czasie wielkiego pożaru 23 maja 1737 roku dzwon uległ uszkodzeniu, skutkiem czego nie można było go zawiesić i Szamszurenkowa zwolniono do domu.

Szamszurenkow kontynuował jednak pracę nad swoimi cennymi wynalazkami i w 1741 roku posłał „prośbę do senatu" z propozycją skonstruowania samobieżnego pojazdu. I tu wydarzyło się „nieszczęście". Siostrzeniec Szamszurenkowa, który pisał „prośbę", przekreślił tytuł carycy w brulionie, o czym, ktoś doniósł władzom. Na szczęście Szamszurenkow umiał udowodnić, że jego siostrzeniec „uczynił to skutkiem nieumiejętności w pisaniu, swojej chłopskiej ciemnoty, a żadnego zamysłu w tym oni nie mieli". Sądowa procedura zatrzymała jednak doręczenie owej prośby na długie lata.

Dopiero 21 czerwca 1751 roku nadeszła do senatu w Petersburgu pierwsza wiadomość z propozycją Szamszurenkowa zbudowania samobieżnego pojazdu.

Wniosek wynalazcy brzmiał następująco: „...Taki pojazd on Leontij, wykonać może według wzoru wynalezionymi przezeń machinami na czterech kołach z instrumentami tak, że będzie on biegać i bez konia kierowany tylko instrumentami przez dwóch ludzi stojących na tymże pojeździe, oprócz siedzących w nim pasażerów, a biec będzie choćby przez niewiedzieć jakie odległości i nie tylko przez miejscowości położone na równinie, ale i po górach byleby nie było tam zbyt stromo, a tenże pojazd może być wykonany całkowicie w ciągu trzech miesięcy z całą doskonałością".

Prócz tego Szamszurenkow stwierdził, że „jeśli to jego zawiadomienie okaże się fałszywym, to zasługuje na stracenie".

Decyzja senatu nastąpiła dopiero po otrzymaniu drugiego zawiadomienia przesłanego 17 lutego 1752 roku. Kancelaria gubernatora w Niżnym Nowgorodzie otrzymała polecenie przysłania Szamszurenkowa do Petersburga pod konwojem żołnierskim i wydanie mu strawnego po 5 kopiejek dziennie.

I oto Szamszurenkow konwojowany przez żołnierza Piotra Osipowa wyruszył 11 kwietnia 1752 roku z Niżnego Nowgorodu do Petersburga, a 1 maja posłano go do „Kancelarii do spraw budowy".

Do roboty Szamszurenkow przystąpił 1 czerwca co uwidocznione jest „raportem" asesora Ładyżeńskiego, pod nadzór którego Szamszurenkow był przydzielony.

Pojazd został ukończony 31 października. o czym świadczy znaleziony protokół z posiedzenia Kancelarii 2 listopada 1752 roku W protokóle tym są szczególnie interesujące następujące wiersze: „...Wysłuchawszy raportu asesora Ładyżeńskiego, złożonego tego roku w październiku 31 dnia, w którym oznajmia o samobieżnym pojeździe, że ten przez chłopa Leontija Szamszurenkowa całkiem jak należy do końca jest wykonany, a płótnem obity i przystojnie farbami pomalowany",

Można z tego wnioskować, że pojazd całkowicie odpowiadał wymaganiom i nie był gorszy niż wykonywane w tym czasie karety. Jeśli byłyby jakiekolwiek braki, niewątpliwie byłyby omówione i byłaby o tym mowa na posiedzeniu Kancelarii.

Po aprobowaniu pojazdu Szamszurenkowowi pozwolono wyjechać i wydano mu paszport 19 grudnia 1752 roku.

Ostatecznej oceny praca Szamszurenkowa doczekała się dopiero 2 kwietnia 1753 roku. W piśmie senatu była mowa: — „...W czasie swej bytności w Petersburgu Szamszurenkow uczynił pod nadzorem „Kancelarii do spraw budowy samobieżny pojazd, który Kancelaria przekazała senatowi"...

Wkrótce Szamszurenkow przedstawił nowy wynalazek.

Już w kwietniu 1753 roku w meldunku do Senatu pisze: — „W ubiegłym roku zrobiłem samobieżny pojazd, który dotychczas znajduje się w Petersburgu przy Senacie, a dziś mogę jeszcze zrobić sanie, które będą jeździć w zimie bez koni, a w razie potrzeby mogą jeździć i latem. Jeśli zezwolone będzie, to mogę zrobić jeszcze zegar, który chodzić będzie u pojazdu na tylnej osi i na nim będzie pokazane na obwodzie strzałką do 100 wiorst, a na każdej wiorście będzie dzwonił dzwonek. Chociaż zrobiony przeze mnie pojazd będzie bardzo użyteczny, to jednak nie ma tak szybkiego biegu, co jeśli zezwolone będzie mogę zrobić, aby pojazd był ładniejszy niż poprzedni i w biegu szybszy i mocniejszy w konstrukcji".

W ten sposób razem z saniami i nowym pojazdem Szamszurenkow przedstawił nowy przyrząd, który stanowi prototyp szybkościomierza, używanego dziś we wszystkich samochodach.

W decyzji Senatu z dnia 29 kwietnia 1753 roku w odpowiedzi na meldunek Szamszurenkowa, postanowiono: „...Owego chłopa Szamszurenkowa wezwać do Senatu i zapytać ile owe sanie i zegar ze wszystkimi materiałami wyniosą i to co powie przekazać do Rządowego Senatu".

Ostatni znany dokument o Szamszurenkowie nosi datę czerwcową 1753 roku, Szamszurenkow pisze w nim„ że: „Ze wszystkimi materiałami sanie wynieść mogą do 50 rubli, a zegar do 80 rubli razem 130 rubli".

Szamszurenkow dobrze znał najbardziej nowoczesne w tym czasie mechanizmy zegarowe, widać to z jego wniosku do Senatu, ażeby zrobić licznik — „zegar na tylnej osi", jak on nazywa ten przyrząd. Nazwa ta nie jest przypadkowa, gdyż mechanizm licznika zbliżony jest konstrukcyjnie do mechanizmu zegara.

Na podstawie wszystkich materiałów można stwierdzić, że samobieżny pojazd przedstawiał się następująco: miał cztery koła, i był wieloosobowy, tak, że prócz 2 ludzi wprowadzających pojazd w ruch, mieściło się w nim nie mniej jak dwóch pasażerów. Pojazd mógł przebywać duże przestrzenie, a nawet pokonywać góry. Tak więc czterokołowy wieloosobowy pojazd Szamszurenkowa niewątpliwie jest prototypem samochodu.

* * *

Wysoce utalentowany konstruktor i wynalazca Szamszurenkow dzięki swemu uporowi doprowadził do zbudowania samobieżnego pojazdu, walcząc z bezprawiem i samowolą władz. Ucisk feudalnego ustroju nie dał mu możliwości zrealizowania innych wspaniałych wynalazków: auto-sań, licznika i udoskonalonego pojazdu samobieżnego. W epoce pańszczyźnianej wynalazki Szamszurenkowa nie mogły mieć innego zastosowania, jak tylko służyć rozrywce pałacowej.

W ciągu dwustu lat, które minęły od tego czasu rosyjscy wynalazcy dokonali wielu oryginalnych konstrukcji z napędem parowym, elektrycznym i benzynowym. Dziś radzieccy wynalazcy i konstruktorzy — zasłużeni kontynuatorzy poczynań Szamszurenkowa — nieustannie udoskonalają konstrukcje i tworzą nowe, oryginalne typy samochodów.

(tłum. J. S.).

Wczoraj a DZIŚ





WCZORAJ to tragiczny okres w dziejach naszego narodu, gdy w Polsce rządziła sanacja i burżuazja. Kto z kierowców samochodziarzy pamięta dobrze te czasy ten wie, jak smutny obraz przedstawiała ówczesna motoryzacja polska. Brak własnego przemysłu motoryzacyjnego, fatalny stan dróg, niewyszkolone kadry pracowników, przemysł pomocniczy i zaopatrzeniowy całkowicie w rękach obcych kapitalistów — oto beznadziejny stan motoryzacji w Polsce przedwrześniowej.

Sprawcą takiego stanu była zdradziecka, antynarodowa polityka sanacji. Wygodniej jej było bowiem iść na rękę zagranicznym koncernom samochodowym i zgarniać lekko zyski ze sprzedaży sprowadzanego za drogie dewizy do Polski sprzętu, niż budować własne fabryki samochodowe. Zresztą budowy takich fabryk zabraniała tajna umowa, za-



Zburzoną stolicę, zniszczoną komunikację miejską — oto co pozostawiły po sobie okupant i antynarodowa polityka sanacji. Na zdjęciu: konne „tramwaje" przewożą ludność

warta między wielkimi trustami Zachodu (Włoch, Niemiec i Francji), czemu sanacja, idąca na pasku międzynarodowego kapitału, zupełnie nie protestowała.

Dlatego fiaskiem kończyły się zawsze próby naszych najzdolniejszych techników i konstruktorów uruchomienia stałej produkcji samochodów, motocykli, czy ciągników. I tak nie doszło do produkcji w Centralnych Warsztatach Samochodowych, pomimo, że grupa pionierów naszego przemysłu motoryzacyjnego już w roku 1927 zbudowała kilka prototypów samochodu osobowego i ciężarowego.

O ich jakości, zdolnościach polskich konstruktorów, i umiejętności naszego robotnika świadczy najlepiej fakt, że 3 z samochodów tej serii mimo stałej eksploatacji przetrwały do roku 1939. Mimo to jednak dalsza ich produkcja została wstrzymana.

W tym samym czasie firma „Ursus" zakupuje licencje włoskiej fabryki „Spa", buduje fabrykę pod Warszawą i przystępuje do produkcji 1,5 t samochodów. Samochody te, jak stwierdza prof. dr Werner, twórca Stara 20, cieszyły się dobrą opinią, i rozeszły się w Polsce w ilości kilkuset sztuk, po czym, jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej „Ursus" zaprzestał ich produkcji.

Nie mniej ponury jest los naszego przemysłu pomocniczego i zaopatrzeniowego. I tu prym wodził kapitał zagraniczny, dyktując wysokie ceny, a jednocześnie uniemożliwiając krajową produkcję części zamiennych, akcesorii, czy nawet ogumienia. Przemysł naftowy tylko zręczną reklamą i kłamliwą nazwą „Polskie Karpaty" miał odwrócić uwagę opinii publicznej, a w rzeczywistości stanowił całkowitą własność zagranicznego koncernu naftowego Vacum Oil Comp. Jego celem było wyciągnięcie jak największych sum z kieszeni polskiego płatnika i nabicie nimi kas amerykańskich bankierów.

Z każdym rokiem rosła nędza mas pracujących, a jednocześnie kapitaliści polscy i rządząca wówczas sanacja coraz bardziej wiązała się z zagranicznym kapitałem, zdradzając interesy własnego narodu.

Dlatego rok 1939, rok wybuchu wojny, znajduje Polskę ze strony motoryzacyjnej całkowicie nieprzygotowaną. Przemysł jest dopiero w kolebce, na rynku panoszą się bezkarnie koncerny zagranicznych kapitalistów, głównie zaś niemieckie. Brak jest elementarnych czynników koniecznych dla rozwoju motoryzacji jak sieć stacji benzynowych, warsztatów naprawczych. Brak szkół technicznych i zawodowych, niedopuszczanie przez burżuazję młodzie-



Na śmietnik historii zostali wyrzuceni hitlerzy z ich przereklamowaną techniką motoryzacyjną.

ży chłopskiej i robotniczej do nauki powoduje niedostateczną ilość kadr stanowiących podstawę rozwoju przemysłu.

Uzmysłowienie sobie tragicznych losów naszej motoryzacji zaprzedanej przez sanację i burżuazję, jest konieczne, aby błędy te nie mogły się już nigdy powtórzyć.



Najprzeróżniejsze typy i marki samochodów, sprowadzane w zależności od koniunktury, utrudniały racjonalną gospodarkę transportem samochodowym w Polce przedwrześniowej. Wozy te wykonane tandetnie szybko się zużywały.

DZIŚ — to twórcza praca całego narodu polskiego, to potężne, pokojowe budownictwo w prawdziwie wolnej Ojczyźnie. W tym budownictwie wielka i odpowiedzialna rola przypada naszej motoryzacji: stworzenia ośrodków masowej produkcji polskiego samochodu osobowego i ciężarowego, ciągnika rolniczego i drogowego, nowoczesnego motocykla, stworzenia przemysłu zaopatrzeniowego i pomocniczego, budowy dróg i mostów, wychowania nowych kadr pracowników transportu samochodowego.

Gigantyczne te zamierzenia, w które być może wątpił nie jeden z nas jeszcze kilka lat temu, stają się dziś rzeczywistością. Po zwycięskim zakończeniu planu 3-letniego polska klasa robotnicza rozpoczęła realizację wielkiego Planu 6-letniego. Plan ten gruntownie przeobraża nasz kraj,

Socjalistyczne współzawodnictwo pracy i walka o przedterminowe wykonanie planów roboczych jeszcze bardziej przyczyniają się do szybkiego zbudowania własnej motoryzacji. Braterska pomoc, jakiej od pierwszej chwili naszej niepodległości udziela nam bezinteresownie nasz wielki przyjaciel Związek Radziecki, stała się dźwignią, dzięki której młody polski przemysł motoryzacyjny może pochwalić się tak wspaniałymi osiągnięciami.

Te osiągnięcia to w pierwszym rzędzie produkcja ciężarówek Star-20. Taśma montażowa Starachowic jest słuszną dumą naszego przemysłu, a samochody, jakie opuszczają zakłady cieszą się zasłużenie opinią wozów o wyjątkowej wytrzymałości i rentowności. W innym ośrodku naszego przemysłu produkujemy wszechstronnie wypróbowane ciągniki Ursus 45 KM. Krajowe motocykle SHL i Sokół zdały już wszelkie próby w ciągu, trwającej od kilku lat, produkcji. Rosną dwie nowe potężne budowle przemysłu moto-



Motoryzacja wsi polskiej to doskonałe ciągniki Ursus, ciągniki ogrodowe, przyczepki jedno i dwu-osiowe.

ryzacyjnego: Żerań, gdzie ujrzą światło dzienne jeszcze w tym roku pierwsze polskie samochody osobowe oraz Lublin, gdzie powstaje druga nasza fabryka samochodów ciężarowych.

Upośledzony kiedyś przemysł pomocniczy motoryzacji stanowi dziś również własność całego narodu. Fabryki ogumienia, akumulatorów, instalacji elektrycznej i wielu innych akcesorii przekraczają plany produkcji, a jakościowo nie ustępują już najlepszym zagranicznym wyrobom. Polska nafta przynosi teraz zyski tylko polskiemu społeczeństwu, a sprawna dystrybucja CPN-u oraz dostępna cena benzyny jest jednym z czynników ułatwiających rozwój naszego transportu samochodowego. I w tej dziedzinie znowu dopomógł nam Związek Radziecki, odstępując Polsce odcinek przygraniczny bogaty w ropę naftową.

Setki kilometrów nowych i unowocześnionych dróg, odbudowane mosty — to jeszcze jeden dowód, że nasze Ludowe Państwo dba rzeczywiście o szeroki rozwój motoryzacji.

Dlatego nieustannie zwiększają wzorowi kierowcy przebiegi międzynaprawcze swych wozów, osiągają oszczędności paliwa i ogu-

Setki i tysiące nowych motocykli dla świata pracy — oto jedno z pierwszych osiągnięć naszego ludowego przemysłu.

mienia, oszczędzają sprzęt wyprodukowany rękoma polskiego, radzieckiego czy czeskiego robotnika. Obok wiadomości fachowych rośnie wśród pracowników naszej motoryzacji uświadomienie polityczne. Dziś kierowca to już nie dawny szofer — służący w liberii narażony w każdej chwili na bezrobocie zależnie od kaprysu kapitalisty czy obszarnika. Kierowca w Polsce Ludowej, to cenny specjalista, który rozumie jak ważne zadanie ma nasza motoryzacja do wypełnienia w Planie 6-letnim. Dla wykonania tych zadań gotów on jest dziś oddać wszystkie siły. Pragnie on bowiem widzieć swą Ojczyznę silną. Dlatego walczy na równi z górnikiem i hutnikiem, robotnikiem, chłopem i pracującym inteligentem o Polskę Socjalistyczną — walczy tym samym o trwały pokój na świecie.



Polskie ciężarówki trzy i pół tonowe Star-20, wyprodukowane przez robotników Starachowic na taśmie montażowej, są słuszną dumą naszego ludowego przemysłu motoryzacyjnego, pracującego dla dobra klasy robotniczej.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew. kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 1783 — 2-B-39936.